

ANT.: Of. N° 76843 y 76844 de la H. Cámara de Diputados, ambos de fecha 4 de agosto de 2021.

MAT.: Responde Oficio relativo a implementación de la ley de convivencia vial.

**DE: GLORIA HUTT HESSE
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

**A: LUIS ROJAS GALLARDO
PROSECRETARIO DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS**

Junto con saludar, respecto a los Oficios indicados en el ANT., se ha requerido informar a vuestra Cámara de Diputados, al tenor de la solicitud presentada por el H. Diputado Jorge Durán Espinoza, sobre acciones, medidas o herramientas que se han dispuesto con la finalidad de implementar adecuadamente las disposiciones de la Ley de Convivencia Vial, con particular énfasis en los criterios o directrices utilizados para uniformar los estándares técnicos de las ciclovías, así como también acciones, medidas o herramientas adoptadas para proteger la integridad física de los ciclistas y el proceso de acreditación de las ciclovías y los principios rectores de éste.

Cabe destacar que fortalecer el cumplimiento de la referida Ley N° 21.088 requiere una amplia variedad de acciones, en distintos plazos y con la participación de múltiples sectores, en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tiene, entre otros, un rol principal de coordinación y promoción. En este sentido, este ministerio ha desarrollado numerosas políticas, programas, proyectos e iniciativas destinadas a promover la convivencia y seguridad vial, dentro de las cuales destacan principalmente:

- **Desarrollo de nueva normativa en la materia:**

(i) el Decreto Supremo N° 71/2019, publicado el 10 de septiembre de 2020 en el Diario Oficial, que modifica el Manual de Señalización de Tránsito, para incorporar nuevas diagramaciones de señales informativas en torno a la convivencia vial;

(ii) el Decreto Supremo N° 96/2018, publicado el 16 de marzo de 2020 en el Diario Oficial, que modifica el examen práctico para la Clase C y crea las evaluaciones teórica y práctica para los postulantes a licencia Clase C restringida a la conducción de Triciclos Motorizados de Carga, vehículos que se introdujeron a la normativa gracias a la Ley N° 21.088;

(iii) la Resolución Exenta 2671/2020, publicada el 26 de noviembre de 2020 en el Diario Oficial, que fija el procedimiento para la emisión de informes previos para establecer zonas de tránsito calmado; recientemente modificada por la Resolución Exenta 2356/2021, publicada el 27 de julio de 2021 en el Diario Oficial. De acuerdo a la Ley N° 21.088, las Municipalidades que quieran realizar las modificaciones que sean necesarias para la implementación de una zona de tránsito calmado, deberán contar con un informe previo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la Secretaría Regional Ministerial competente. En virtud de lo anterior, se define este procedimiento para la revisión de los proyectos de zona de tránsito calmado, el cual fue modificado con el objetivo de facilitar la emisión de dichos informes;

(iv) Incorporación de la temática "Convivencia Vial" en el examen teórico para obtener la licencia de conducir, que aborda la nueva Ley y agrega recomendaciones para la correcta

interacción entre los distintos usuarios de las vías. Adicionalmente, se añadieron estos mismos contenidos a los Libros del Nuevo Conductor de todas las clases, los que son utilizados por todos los postulantes a licencia de conductor y Escuelas de Conductor para preparar su evaluación teórica, y

(v) el Decreto Supremo N° 102/2019, publicado el 10 de julio de 2021 en el Diario Oficial, que regula las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que deberán cumplir las ciclovías para su correcta operación y las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de ciclos, tales como casco, elementos reflectantes, frenos, luces y otros accesorios de seguridad. Sobre la autorización de ciclovías se detallará mayor información en otro punto de este documento.

- **Desarrollo de apoyo técnico:**

Publicación de la “Guía de Composición y Diseño Operacional de Ciclovías”, desarrollada por el Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuyo principal objetivo es complementar el reglamento que establece las características que deben cumplir las ciclovías para su autorización operacional. Esta guía facilita la habilitación de infraestructura para ciclos en forma rápida, considerando los aspectos de seguridad.

- **Difusión y campañas relacionadas con la Ley de Convivencia Vial:**

Por intermedio de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), se realiza constantemente difusión de campañas informativas y de educación a través de las redes sociales, sobre los diferentes aspectos que contempla esta ley. El objetivo es educar a todos los usuarios de las vías y crear conciencia sobre la importancia de proteger a los modos más vulnerables en el tránsito (peatones y usuarios de ciclos).

En este aspecto, destaca, por ejemplo, el minisitio que mantiene CONASET en su página web, incluso desde antes de la entrada en vigencia de la ley, con el objetivo de informar y educar a sobre la nueva legislación, el cual se encuentra disponible hasta la fecha. Así mismo, destacan distintas campañas que se detallan a continuación y que también se pueden encontrar en www.conaset.cl:

(i) “Ley de Convivencia de Modos” (2018 – 2019), campaña informativa y educativa sobre los alcances de la ley, destacando los derechos y deberes de todos los usuarios de las vías, creando conciencia sobre la importancia de una conducta de respeto y autocuidado por parte de todas las personas, con el fin de prevenir siniestros de tránsito. Particularmente, se reforzaron mensajes para los automovilistas a fin de respetar la distancia de metro y medio al adelantar a un ciclo y respetar los límites de velocidad;

(ii) “Pacto de Sangre” (2018), realizada en conjunto con agrupaciones de víctimas en siniestros de tránsito y focalizada en vehículos motorizados, haciendo un llamado a los conductores para que respeten el nuevo límite legal de velocidad de 50 km/h en zonas urbanas. Junto con el spot, se contó con una recopilación de testimonios de víctimas de siniestros viales y gráficas con recomendaciones preventivas que son difundidas hasta el día de hoy;

(iii) “Muévete con Responsabilidad” (2019), que buscó reforzar en los peatones medidas de autocuidado como, por ejemplo, la importancia de cruzar por lugares habilitados y sin utilizar elementos que dificulten su concentración al desplazarse por la ciudad para evitar posibles caídas y siniestros en la vía;

(iv) “Todos somos Vialistas” (2020 - 2021), cuyo objetivo es reforzar la importancia del respeto entre todos los modos y promover conductas seguras en el tránsito, especialmente con foco en la protección de los usuarios vulnerables, y

(v) “Nuevo Reglamento” (2021), que busca informar y educar sobre la nueva normativa, a través de videos e infografías sobre las siguientes temáticas: Autorización de ciclovías, elementos de seguridad para ciclos, elementos de seguridad para ocupantes de ciclos, traslado seguro de mascotas y carga y traslado seguro de niños en bicicleta. En este contexto, por ejemplo, se explica el procedimiento de acreditación para el casco protector,

el asiento y remolque para traslado de niños que debe realizar el importador, distribuidor, primer vendedor u otro frente al Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con el fin de acreditar que cumplen con las características y especificaciones establecidas en la normativa.

- **Desarrollo de actividades y materiales educativos:**

A través de CONASET se realizan constantemente charlas y otras iniciativas para promover los contenidos de la Ley N° 21.088. Desde el año 2018 a la fecha, se han desarrollado charlas a nivel nacional, tanto en establecimientos educacionales, desde pre-kinder a 4°medio, como con la ciudadanía en general (juntas de vecinos, agrupaciones de ciclistas, agrupaciones docentes, servicios públicos, empresas privadas, gremio del transporte público, entre otras). Por su parte, la labor de difusión de la Ley de Convivencia Vial por parte de los Secretarios Regionales Ministeriales en regiones, ha comprendido también: cicletadas, volanteo y visitas a medios radiales por parte de dichas autoridades, así como también diálogos ciudadanos con alcaldes, directores de obras y asesores urbanistas.

Finalmente, en esta materia, recientemente se adjudicó la licitación del "Programa de Educación Vial para la Región Metropolitana", con un financiamiento de \$708 millones del Gobierno Regional Metropolitano, que contempla actividades educativas y una campaña con foco en la educación vial y la Ley de Convivencia de Modos. Este programa integral de educación vial es una iniciativa inédita e incluye capacitaciones a más de mil docentes e intervenciones educativas en establecimientos escolares de la región, con foco en enseñanza parvularia, básica y media para más de 28 mil niños y adolescentes e iniciará su implementación durante el segundo semestre de 2021.

- **Convocatoria a distintas instancias asociadas a la seguridad vial:**

Para el correcto desarrollo de acciones y herramientas destinadas a la implementación de la Ley N° 21.088, se realizaron convocatorias y coordinaciones con distintos actores relevantes, tales como con el Consejo Nacional de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes, convocado a una mesa de trabajo para abordar acciones que contribuyan a enfrentar la situación de mayor riesgo para ciclistas que se ha observado. Con el mismo propósito, se reunió a los miembros del Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial para establecer nuevos objetivos con énfasis en la situación de circulación en pandemia. De igual forma, se convocó al Comité de Ministros de CONASET, instancia en la que participaron 8 Ministros de Estado, un Subsecretario y el General Director de Carabineros de Chile. En la instancia no sólo se acordó enfocar esfuerzos conjuntos para tramitar y apoyar iniciativas legislativas y reglamentarias que permitan disminuir las tasas de accidentabilidad en el país, sino también fortalecer y promover la educación vial de niños, jóvenes y adolescentes a través de un programa de educación vial que contribuya a elevar los niveles de cultura y respeto vial, y reforzar tanto la fiscalización en las calles como las campañas de información y concientización sobre convivencia vial para los distintos modos de transporte.

- **Plan Nacional de Movilidad para el Desconfinamiento:**

Creado en 2020 para preparar a las ciudades para la circulación en contexto de pandemia, el plan comprendió numerosas intervenciones urbanas propuestas por los respectivos municipios, entre ellas, la habilitación de zonas destinadas a caminatas y ciclos, con el fin de otorgar un desplazamiento seguro durante el tiempo en que sea necesario compartir el espacio de manera diferente y, posiblemente, en forma definitiva. Este plan incorporó ciclovías, zonas de tránsito calmado (zonas 30) y zonas peatonales, entre otros, las que se están implementando con financiamiento de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE) y ejecución por parte de las respectivas Municipalidades, a través de Programas de Mejoramiento Urbano (PMU).

- **Publicación de la "Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021 – 2030":**

El documento fue publicado el 22 de diciembre 2020 e incorpora como uno de sus temas prioritarios a los usuarios vulnerables y, dentro de éstos, a los ciclistas. La formulación de esta Estrategia fue realizada con la participación de entidades públicas y privadas y representantes de la sociedad civil, tales como agrupaciones de víctimas en el tránsito y fundaciones ligadas a la seguridad vial. El documento contempla 152 medidas de acción de corto, mediano y largo plazo, y se basa en el enfoque de Sistema Seguro que parte con el imperativo ético de que las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito son inaceptables y que, por lo tanto, el sistema de tránsito debe diseñarse y utilizarse de manera tal que nadie pierda la vida o quede gravemente herido como resultado de un siniestro vial. En este sentido, el documento establece una nueva hoja de ruta para las políticas públicas de seguridad vial de cara a la próxima década, considerando que se requieren mejoras en 5 pilares con el fin de lograr la Visión Cero y bajar la cantidad de fallecidos y lesionados en el tránsito: Gestión de la Seguridad Vial, Vías más seguras, Vehículos más seguros, Usuarios más seguros y Respuesta tras los accidentes. El documento completo se encuentra en www.conaset.cl.

- **Nuevo Reglamento - Autorización de Ciclovías:**

Una de las medidas más importantes de implementación de la Ley N° 21.088 y que, al tenor de la solicitud de los Oficios del ANT., amerita especial tratamiento, es el Decreto Supremo N° 102/2019 (en adelante, "Nuevo Reglamento"), que regula las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que deberán cumplir las ciclovías para su correcta operación y las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de ciclos, tales como casco, elementos reflectantes, frenos, luces y otros accesorios de seguridad. El Nuevo Reglamento fue elaborado con la participación de organizaciones ciudadanas y en su artículo 3° establece una serie de requisitos que debe cumplir el diseño de las ciclovías:

1. Emplazamiento: localizarse en la calzada de una vía. Excepcionalmente, por razones de seguridad y/o continuidad, podrán ubicarse en la mediana, un bandejón o en la parte no pavimentada de la acera.
2. Espacio de desplazamiento: dimensiones que permitan generar un espacio de circulación segura. Si es unidireccional, el ancho óptimo es 1,8 m, y si es bidireccional, 2,4 m. En algunas excepciones, en las que no existe otra alternativa que reducir el ancho de la ciclovía para salvar una situación existente, como paraderos, estacionamientos, variaciones con la faja disponible, elementos edificados, arborización, etc., podrá disminuirse, pero en ningún caso el ancho podrá ser inferior a 1,2 m en caso de ciclovías unidireccionales y 2,0 m en las bidireccionales.
3. Superficie de desplazamiento: utilizar carpetas que ofrezcan comodidad, adherencia, durabilidad y regularidad, además de sistemas de evacuación de aguas lluvias, con rejillas perpendiculares o diagonales al sentido de la rueda.
4. Segregación: respecto al tráfico motorizado, a través de elementos visuales o físicos, según velocidad de operación. A modo de ejemplo, las vías con velocidad operacional por sobre los 50 kilómetros por hora, deben considerar segregadores físicos para una mayor protección de los usuarios de ciclos.
5. Señalización y demarcación: según lo dispuesto en el Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
6. Seguridad de tránsito: evitar o minimizar conflictos de tránsito, con medidas como fases diferenciadas en semáforos, líneas de detención adelantadas, reducción de velocidad, etc.

Por su parte, de acuerdo a lo establecido por el artículo 2° del Nuevo Reglamento, los principios que deben guiar la planificación, diseño, implementación y mantenimiento de las ciclovías, son los siguientes:

1. Convivencia: facilitar la convivencia entre los distintos usuarios y evitar convertirse en barreras de exclusión, especialmente para personas con discapacidad.

2. Intermodalidad: procurar favorecer la integración con otros modos de transporte, especialmente con el transporte público, si corresponde.
3. Conexa: permitir la vinculación con otras rutas del sistema vial, o bien unir de manera efectiva orígenes y destinos potenciales como parte de una cicloruta.
4. Coherente: ser legible, especialmente su señalización y demarcación, la que debe ayudar a definir las trayectorias con claridad.
5. Cómoda: procurar el uso de superficies de rodados adecuados, geometría correcta y la minimización de interrupciones, detenciones y/o potenciales conflictos con otros usuarios.
6. Directa: propiciar rutas cuyas trayectorias sean directas, es decir, minimizando las interrupciones, detenciones y/o potenciales conflictos con otros usuarios.
7. Segura: minimizar los conflictos entre los conductores de ciclos con los demás usuarios del sistema vial. Asimismo, se debe considerar la seguridad personal de los conductores de ciclos.
8. Atractiva: procurar generar un ambiente armónico respecto a su entorno.

En cuanto a la forma en que se realizará el proceso de autorización operacional de las ciclovías, es necesario distinguir el procedimiento aplicable a ciclovías nuevas y aquellas ya existentes. Para el primer caso, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones (Seremitt) respectiva, autorizará una nueva ciclovía a través de un procedimiento de dos fases: anteproyecto y proyecto. En la primera fase, se adoptarán las decisiones vinculadas con el perfil de la ciclovía, su emplazamiento e identificación de conflictos; mientras que, en la segunda fase, se desarrollará el diseño definitivo de la ciclovía.

Desde la recepción de antecedentes, existe un procedimiento administrativo ante la Seremitt, en donde el equipo de profesionales técnicos evalúa la presentación, para que la solicitud se apruebe, tanto en su fase de anteproyecto, como de proyecto. Mayor detalle respecto a este procedimiento administrativo puede encontrarse en el Título III del Nuevo Reglamento.

Por su parte, respecto a la autorización operacional de ciclovías existentes, el Nuevo Reglamento establece un plazo de 3 años, a partir de su publicación en el Diario Oficial, en el que éstas deberán adecuarse a las condiciones de gestión y seguridad de tránsito establecidas en dicha norma. Para ello, los gobiernos regionales, las municipalidades y/o la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas de las comunas donde se encuentren emplazadas las ciclovías deberán presentar en la Seremitt respectiva la ficha de presentación que contenga los datos generales de la ciclovía y una memoria explicativa que constate el nivel de cumplimiento de las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías en la comuna, así como también proponer las medidas de adecuación necesarias para dar cumplimiento a lo exigido por el Nuevo Reglamento.

Desde la recepción de antecedentes, existe un procedimiento administrativo ante la Seremitt, en donde el equipo de profesionales técnicos evalúa la presentación, para que, finalmente y por resolución fundada, la Seremitt apruebe, rechace u observe la solicitud. Mayor detalle respecto a este procedimiento administrativo puede encontrarse en el Título IV del Nuevo Reglamento.

Finalmente, cabe destacar que, al ser la seguridad vial uno de los ejes fundamentales del trabajo de este Ministerio, hemos generado iniciativas tan necesarias como la modificación legal en el año 2018 que permitió la reducción de velocidad máxima de 60 a 50 km/h en zonas urbanas, así como también la reposición de la discusión del proyecto de ley que crea un Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones del Tránsito (Boletín N° 9.252-15), conocido como proyecto CATI. Este proyecto ingresó a la Cámara de Diputados por mensaje presidencial en enero de 2014 y su discusión se retomó en marzo 2018, lamentablemente no teniendo avances en los años indicados. Después de concluir su primer trámite constitucional en 2019, se repuso la suma urgencia luego del Comité de Ministros de CONASET en 2020, para impulsar y continuar su segundo trámite constitucional en el



Senado, bajo la fuerte convicción de la efectividad del control masivo a través de tecnología para modificar el comportamiento de conducción a exceso de velocidad. En este sentido, también se ha reforzado la coordinación con Carabineros de Chile para intensificar los controles por velocidad en las vías a nivel nacional, analizar con detalle los siniestros recientes y controlar de cumplimiento de la normativa de circulación en las calles por parte de todos los usuarios.

Sin otro particular, se despide atentamente,



Distribución:

COMISION NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRANSITO - OFICINA DE PARTES
GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
SUBTRANS – OFICINA DE PARTES



Para verificar la validez de este documento debe escanear el código QR y descargar una copia del documento desde el Sistema de Gestión Documental.